X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 13)
z dnia 22 lutego 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 13)

22 lutego 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– zmiany w składzie prezydium Komisji;

– rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji Krajowego Programu Kolejowego w zakresie budowy systemów ERTMS/ETCS na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Buc** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Paweł Zambrzycki** p.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Piotr Kubicki** członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Bardzo serdecznie witam zaproszonych gości. W szczególności witam pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Witam pana Michała Sułkowskiego, dyrektora Departamentu Kontroli w MI. Witam Pawła Buca, zastępcę dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych. Bardzo serdecznie witam panią Monikę Stopę, naczelnika wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych. Witam pana Pawła Podleśko, głównego specjalistę w Departamencie Programów Infrastrukturalnych. Witam pana Pawła Zambrzyckiego, p.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam pana Szymona Tyburskiego, głównego specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury NIK. Witam pana Ignacego Górę, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Witam pana Kamila Wilde, wiceprezesa UTK. Serdecznie witam panią Joannę Krysztofiak, p.o. dyrektora Departamentu Techniki i Wyborów UTK. Witam panią Joannę Lech, dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Serdecznie witam panią Sylwię Cieślak-Wilk, zastępcę dyrektora CUPT. Witam panią Ewę Karasińską, dyrektor Departamentu Projektów Kolejowych CUPT. Serdecznie witam pana Piotra Kubickiego, członka Rady Nadzorczej delegowanego do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Witam pana Radosława Dudka, zastępcę dyrektora Biura Prawnego. Witam pana Jakuba Majewskiego, prezesa zarządu Fundacji ProKolej. Serdecznie witam pana Janusza Zubrzyckiego, członka Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu. Serdecznie witam panią Weronikę Hause, dyrektor biura poselskiego pani posłanki Urszuli Pasławskiej. Serdecznie witam wszystkich państwa zgromadzonych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

Gwoli wyjaśnienia krótkiego opóźnienia rozpoczęcia posiedzenia Komisji powiem, że zostałem poproszony przez panie posłanki i panów posłów z różnych formacji i stron sceny politycznej o to, aby nasze posiedzenie rozpoczęło się z kilkuminutowym opóźnieniem z dwóch powodów: po pierwsze z powodu niezwykle ważnego posiedzenia konstytuującego parlamentarny zespół strażaków, do którego to zespołu należy jedna czwarta, a może i nawet więcej, posłanek i posłów z parlamentu – to jest niezwykle ważny zespół i tę prośbę uszanowałem – oraz z powodu rozpoczęcia i trwania innych komisji. Była też taka prośba, więc podjąłem decyzję o lekkim opóźnieniu.

Niemniej jednak spotykamy się w ważnej sprawie. Widzę zgłoszenie pana posła Króla. Panie pośle, rozumiem, że w kwestii formalnej. Tak?

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak. Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, dotychczas – mam na myśli: do zakończenia poprzedniego posiedzenia Sejmu – Komisja Infrastruktury należała do komisji, które spotykały się najczęściej ze względu na ilość tematów, a szczególnie ze względu na różnego ustawy, którymi się zajmowała. Chciałem zwrócić państwu uwagę, że w zeszłej kadencji jako środowisko polityczne byliśmy dziko atakowani m.in. za wielkość rządu. Tak się dziwnie składa, że ci, którzy nas atakowali, obecnie powołali największy rząd po 1989 r. Mam na myśli liczbę ministrów i wiceministrów. Żeby było jeszcze bardziej groteskowo, jest koniec lutego i Komisja popadła w stan hibernacji.

Ludzie pytają nas o to. Myślę, że nie tylko we własnym imieniu chciałbym sformułować pytanie, szczególnie do pana przewodniczącego. Kiedy Komisja Infrastruktury wyjdzie z tego okresu hibernacji i zacznie zajmować się jakimikolwiek projektami ustaw? Jeżeli mamy rząd, który ma największą liczbę ministrów i wiceministrów po 1989 r., to zakładam, że ci państwo czymś się jednak zajmują. Czy moglibyśmy usłyszeć, jakie projekty ustaw w ciągu najbliższych tygodni trafią do Komisji? Ludzie nas pytają i zadają krótkie pytanie: Czym się państwo zajmują? Ze smutkiem konstatuję, że nie bardzo wiem, co odpowiedzieć.

Jedna uwaga. W zeszłych kadencjach pan przewodniczący był łaskaw zwracać nam uwagę w bardzo różnych sprawach. Chciałem tylko powiedzieć, że forma „Witam” w języku polskim jest zarezerwowana liczbie mnogiej. Można powiedzieć „Witam państwa”, „Witam was”, nie można powiedzieć „Witam” do pojedynczych osób. To tylko ku pamięci.

Dziękuję bardzo. Bardzo prosiłbym o odpowiedź, kiedy Komisja Infrastruktury w tej kadencji Sejmu wreszcie zajmie się jakimś projektem ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Panie pośle, ja witam bardzo serdecznie i pozwoli pan, że tę formę bardzo serdecznego powitania będę stosował. Pan może stosować zupełnie inne formy. Ma pan do tego pełne prawo.

Pragnę wyjaśnić, że z jednej strony wybory odbyły się 15 października 2023 r., ale po drodze mieliśmy okres tzw. uzurpacji, kiedy poprzednia władza uzurpowała sobie prawo do tego, żeby kierować państwem pomimo braku podstaw. 15 października suweren zdecydował o tym, że nastąpi zmiana po bardzo złym okresie dla naszego państwa i dla obywateli. Przypomnę panu posłowi, że decyzję tę podjął, ale tej decyzji nie uszanował pan prezydent, który desygnował na premiera osobę, która nie miała żadnych szans na uzyskanie większości.

Pragnę zwrócić uwagę, że okres uzurpacji w dużej części przyczynił się do dezorganizowania funkcjonowania państwa. Nie podejmowano kluczowych decyzji, a jeżeli już, to miały one raczej charakter betonowania nominatów poprzedniej władzy na różnych stanowiskach. Tutaj moglibyśmy pewnie przytoczyć listę długą jak stąd do granic Warszawy. Niemniej jednak chcę pana zapewnić, że pomimo okresu uzurpacji i próby sabotażu przejęcia władzy przez nową większość rząd pracuje w sposób absolutnie bardzo dobry, przygotowuje projekty ustaw. Pan poseł powinien wiedzieć, że ścieżka legislacyjna obejmuje konkretne zadania, punkty, które muszą zostać przeprocedowane. Jeżeli pan poseł nie jest świadom tego typu rozwiązań, chociaż jako wieloletni parlamentarzysta powinien być, to oczywiście z przyjemnością takiej informacji panu posłowi udzielę.

Chcę także poinformować państwa, że w dniu wczorajszym do Komisji trafił projekt dotyczący Poczty Polskiej. Z uwagi na fakt, że chcemy dochować staranności i zapisów regulaminowych, będzie on procedowany na kolejnym posiedzeniu Sejmu. Jest to projekt, który jest odpowiedzią na tragiczną sytuację Poczty Polskiej, w jakiej zostawił tę jednostkę poprzedni rząd. Chcę też państwu przekazać, że projekt ten będziemy procedowali przed kolejnym posiedzeniem Sejmu. To posiedzenie Komisji odbędzie się w dzień przed posiedzeniem Sejmu. W związku z tym proszę również o zaplanowanie w kalendarzach tego posiedzenia. Będzie ono zwołane jeszcze w tym tygodniu.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji Krajowego Programu Kolejowego w zakresie budowy systemów ERTMS/ETCS na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. Mam prośbę o uzupełnienie porządku obrad o wybór wiceprzewodniczącego Komisji. Zgodnie z uzgodnieniami klubowymi jedno z miejsc w Komisji Infrastruktury przysługuje Klubowi Parlamentarnemu Polskie Stronnictwo Ludowe – Trzecia Droga. Klub ten zwrócił się z wnioskiem o uzupełnienie składu Komisji o swojego przedstawiciela. W związku z tym proszę o rozszerzenie naszego porządku obrad o ten punkt. Czy są uwagi do tak przedstawionego porządku dziennego? Nie widzę. W związku z tym, wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam przyjęcie porządku obejmującego punkt pierwszy: rozpatrzenie informacji, którą przed chwilą przedstawiłem, i punkt drugi: rozszerzenie prezydium.

Szanowni państwo, zanim jednak przejdziemy do rozpatrywania punktu, jest przed nami miła, sympatyczna uroczystość. Otóż wieloletnia sekretarz Komisji Infrastruktury, pani Elżbieta Kessel odchodzi na zasłużoną emeryturę. W związku z tym, że pani Elżbieta przez wiele lat służyła nam pomocą, wsparciem, dobrą radą i pozytywnie wpływała na prace, które prowadziła Komisja, w imieniu naszej Komisji, naszego prezydium Komisji, ale także wszystkich poprzednich Komisji chcę za to pani Elżbiecie podziękować. Chcieliśmy wręczyć pani Elżbiecie miły, sympatyczny upominek. Wyjdziemy do pani Elżbiety.

Szanowna pani Elżbieto, w imieniu naszej Komisji, tej i wszystkich poprzednich, w których miałem zaszczyt pracować, bardzo serdecznie dziękuję za lata pracy, za poświęcony czas, za to, że zawsze była pani gotowa wspierać nas we wszystkich naszych działaniach. Jestem przekonany, że dobre projekty, które przechodziły przez Komisję, mają pani dobrą cząstkę, pozytywnie wpływając na życie obywateli i funkcjonowanie naszego państwa. Bardzo serdecznie dziękuję.

Sekretarz Komisji Elżbieta Kessel:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pani Elżbieto, z naszej strony skromne kwiatki. W imieniu pana marszałka pragnę przekazać personalną, osobistą dedykację.

Sekretarz Komisji Elżbieta Kessel:

„Pani Elżbiecie Kessel z serdecznymi podziękowaniami za wieloletnią pracę na rzecz Sejmu RP Szymon Hołownia". Bardzo serdecznie dziękuję. To dla mnie bardzo wielki honor, panie przewodniczący. Proszę podziękować panu marszałkowi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękujemy bardzo.

Sekretarz Komisji Elżbieta Kessel:

Chciałabym powiedzieć kilka słów. Bardzo państwu dziękuję za te wszystkie lata. Były to dla mnie bardzo ważne lata. Przychodziłam do kancelarii z radością, z przyjemnością, czułam się potrzebna, spotykałam się z życzliwością, z sympatią. Współpraca zawsze układała się znakomicie, ku, mam nadzieję, obopólnej satysfakcji: i państwa, i naszej. Zostawiam państwa w bardzo dobrych rękach kolegów. Proszę ich odwiedzać, proszę pytać, zawsze będą służyli pomocą, a ja pozwolę sobie od czasu do czasu przyjść, przy-

witać się, popatrzeć państwu w oczy. Wszyscy państwo zawsze pozostaniecie ze mną we wspomnieniach. Dziękuję za to bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję i też zapewniam, pani Elżbieto, że zawsze jest pani tutaj bardzo mile widzianym gościem. Serdecznie zapraszam.

Szanowni państwo, po tej sympatycznej uroczystości widzę, że pan poseł Marek Sawicki dotarł, w związku z czym proponuję, abyśmy w pierwszej kolejności dokonali uzupełnienia składu prezydium. Szanowni państwo, w związku ze zgłoszeniem Klubu Parlamentarnego Polskiego Stronnictwo Ludowe – Trzecia Droga pragnę zgłosić pana marszałka Marka Sawickiego na funkcję zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Czy są inne zgłoszenia? Nie widzę. Czy pan marszałek Sawicki wyraża zgodę?

Poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. W związku z tym przejdźmy do głosowania. Szanowni państwo, kto jest za powołaniem pana marszałka Marka Sawickiego? Głosujemy ręcznie, ponieważ nie mamy systemu. Proszę o podniesienie ręki.

Głosujemy za powołaniem pana marszałka Marka Sawickiego na funkcję zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Kto jest za? Proszę trzymać ręce w górze. Dziękuję. Kto jest przeciw? Nie widzę. Kto się wstrzymał? Nie widzę. Dziękuję bardzo. Proszę o podanie wyników.

Za – 31, nie było głosów wstrzymujących i głosów przeciwnych, w związku z czym stwierdzam, że Komisja dokonała wyboru pana marszałka Marka Sawickiego na funkcję zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Szanowny panie marszałku, bardzo serdecznie gratuluję i od razu zapraszam tutaj, do prezydium.

Dwie miłe uroczystości, formalna i nieformalna, za nami. To jest dobre wprowadzenie do obrad naszej Komisji. W związku z tym przystępujemy do realizacji kolejnego punktu porządku dziennego: rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji Krajowego Programu Kolejowego w zakresie budowy systemów ERTMS/ETCS na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Bardzo proszę przedstawiciela NIK o zabranie głosu.

Pełniący obowiązki dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Paweł Zambrzycki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, Departament Infrastruktury skontrolował efekty zabudowy systemu ERTMS na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK. Zabudowa tego systemu podyktowana jest zobowiązaniem Polski do dążenia do zapewnienia interoperacyjności polskich linii kolejowych z europejskim systemem kolei. Ponadto wdrożenie ERTMS zostało przewidziane w „Krajowym programie kolejowym" oraz w „Krajowym programie wdrażania interoperacyjności «Sterowanie»". W dokumentach tych założono, że do końca 2023 r. zostaną zabudowane składowe systemu, tj. system ETCS zostanie zabudowany na 2 tys. km, a system GSM-R na całej sieci zarządzanej przez PKP PLK.

Nasza kontrola dotyczyła sposobu i skuteczności przygotowania realizacji tych inwestycji, jak i wpływu obowiązujących rozwiązań prawnych i organizacyjnych oraz środków finansowych na właściwe przygotowanie i realizację zadań celem pełnego wdrożenia systemów ERTMS, ETCS i GSM-R, jak i wdrażania powyższych systemów przez zarządcę linii kolejowych zgodnie z planem. Kontrolą objęliśmy również sprawowanie nadzoru nad efektywnym i skutecznym ustaleniem wsparcia dla tych inwestycji ze środków publicznych oraz na wdrażanie wymienionych systemów.

Kontrolą objęliśmy Ministerstwo Infrastruktury, czyli urząd obsługujący ministra właściwego ds. transportu i wyznaczonego do nadzorowania realizacji zadań „Krajowego programu kolejowego", jak i Polskie Linie Kolejowe S.A. jako realizatora zadań „Krajowego programu kolejowego" oraz beneficjenta dofinansowania UE na wdrażanie wspomnianych systemów. Kontrolą objęliśmy również Centrum Unijnych Projektów

Transportowych, czyli instytucję odpowiedzialną za prawidłowe udzielanie dofinansowania ze środków unijnych. Ponadto wystąpiliśmy o informację do 15 przewoźników towarowych o największym udziale w rynku, do dwóch przewoźników pasażerskich oraz o wyjaśnienia do ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego.

Zgodnie z „Krajowym programem kolejowym" oraz „Krajowym programem wdrażania interoperacyjności «Sterowanie»" system ETCS powinien zostać zabudowany do końca 2023 r. na 2 tys. km linii kolejowych, jednakże według stanu na 30 czerwca 2022 r. zabudowano go jedynie na 884 km linii, co stanowi ok. 44% zaplanowanej wartości docelowej. Przy tym od 2018 r. system ten zabudowano zaledwie na odcinku ok. 3,1 km.

„Krajowy program wdrażania interoperacyjności «Sterowanie»" oraz umowa o finansowaniu zawarta z końcem 2017 r. przez CUPT z PKP PLK do końca 2023 r. zakładały zabudowę systemu GSM-R na ok. 14 tys. km linii kolejowych oznaczonych na tej mapie niebieskim kolorem. Tymczasem na koniec pierwszego kwartału 2022 r. CUPT nie posiadało żadnej informacji o liczbie kilometrów zabudowanych tym systemem, a PKP PLK nie złożyła żadnego wniosku o dopuszczenie systemu do eksploatacji na jakimkolwiek kilometrażu zarządzanych linii kolejowych. Do końca 2021 r. wybudowano zaledwie 4% obiektów radiokomunikacyjnych, czyli 51 masztów antenowych niezbędnych do działania tego systemu. Ponadto PKP PLK nie zapewniła sygnału GSM-R na ok. 4 tys. km linii kolejowych, których nie planowano do zabudowy własnym systemem, odstąpiła bowiem od zawarcia umów roamingu z operatorami publicznymi sieci GSM. W konsekwencji niemożliwe będzie przeprowadzenie w 2024 r. migracji łączności kolejowej na łączność cyfrową GSM-R mimo zaplanowania tej migracji w obowiązujących dokumentach programowych i wydatkowania na ten cel znacznych środków finansowych. W okresie objętym kontrolą CUPT przekazało PKP PLK na ten cel ponad miliard złotych ze środków unijnych.

W 2022 r. spośród ponad 4,5 tys. pojazdów kolejowych tylko 45% wyposażonych było w urządzenia pokładowe systemu GSM-R, a zaledwie 11,6% było wyposażone w urządzenia pokładowe ETCS. Jeżeli chodzi o maszynistów, to spośród blisko 8300 zatrudnionych przez 17 przewoźników kolejowych tylko 11,4% ukończyło szkolenie z wykorzystaniem urządzeń pokładowych ETCS poziomu drugiego, a ok. 3% ukończyło szkolenie z zakresu wykorzystywania systemu GSM-R. Dane te świadczą o przeszkoleniu niedostatecznej liczby maszynistów z obsługi tych urządzeń, co będzie stanowiło kolejną barierę w skutecznym przeprowadzeniu w 2024 r. migracji łączności kolejowej na łączność cyfrową, o ile taka nastąpi. Przy tym znaczna część pojazdów kolejowych pozostanie niewyposażona w urządzenia pokładowe ERTMS. Wszystkie te czynniki rodzą więc w tym momencie ryzyko niewykorzystania infrastruktury tego systemu.

W PKP PLK nie wdrożono systemu ERTMS w zakresie i w terminach określonych w KPK i KPW. Jeżeli państwo pozwolą, będę używał tych skrótów w dalszej części wypowiedzi. W konsekwencji nie osiągnięto zaplanowanych rezultatów mimo otrzymanego dofinansowania unijnego w kwocie blisko 9,4 mld zł, tj. w wysokości zabezpieczającej potrzeby PKP PLK w zakresie wdrażania tego systemu. Zarząd PKP PLK m.in. nierzetelnie przygotował założenia zabudowy systemu GSM-R i ETCS, w szczególności nie dokonał analizy ryzyka powstania kolizji międzyprojektowych, których wystąpienie uniemożliwiło wdrożenie systemu GSM-R na liniach kolejowych o łącznej długości 900 km. Ponadto, działając nierzetelnie, zaplanował przeprowadzenie prac na nieruchomościach, do których nie uzyskał prawa dysponowania gruntem na cele budowlane. Błędnie określił też liczbę i lokalizację cyfrowych terminali dyspozytorów ruchu, co również skutkowało opóźnieniem w zabudowie tych systemów, a w efekcie niemożliwe było osiągnięcie planowanych w KPK efektów rzeczowych na koniec ubiegłego roku.

Zarząd PKP PLK nie przekazywał również właściwym ministrom, CUPT oraz prezesowi UTK informacji o braku postępu w zawieraniu umów roamingu GSM w zakresie GSM-R. Zarząd ze zwłoką przeprowadził dialog techniczny z operatorami GSM oraz nie podjął skutecznych działań w celu zaimplementowania funkcjonalności Radio-Stop w systemie GSM-R. Ponadto nie wykonał jednego z celów zarządczych zaplanowanych na 2021 r., natomiast wykazał jego wykonanie, wskazując na poprawę bezpieczeństwa

w ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu GSM-R, tyle tylko że wykazał ją na sieci innego zarządcy kolejowego, tj. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., a nie na sieci zarządzanej przez siebie. Niestety Rada Nadzorcza PKP PLK postąpiła nierzetelnie, uznała powyższy cel za zrealizowany i zarekomendowała wypłacenie z tego tytułu premii zarządowi PKP PLK.

Minister właściwy ds. transportu przygotował KPK i szczegółowy plan realizacji KPK oraz sprawozdania z wykonania KPK z naruszeniem przepisów prawa, a także zaktualizował wskaźnik celu szczegółowego nr 2 KPK niezgodnie z procedurą określoną w regulaminie pracy Rady Ministrów. Co prawda minister ten prowadził szczegółowy monitoring realizacji poszczególnych zadań KPK, ale monitoring nie przyczynił się do skuteczności wdrożenia systemów ETCS oraz GSM-R oraz osiągnięcia rezultatów zaplanowanych w dokumentach programowych.

Jednostka nadzorowana przez ministra właściwego ds. transportu, czyli CUPT, odstąpiła od monitorowania postępów w realizacji przedmiotowych zakresów określonych w trzech umowach o dofinansowanie zawartych w imieniu Skarbu Państwa z zarządem PKP PLK i przyznających tej spółce dofinansowanie w wysokości ponad 4,2 mld zł. Ponadto minister właściwy ds. transportu nie egzekwował od PKP PLK określonego w KPW obowiązku przekazywania informacji o postępach w zawieraniu umów roamingowych, czyli umów GSM-R. Odstąpił również od realizacji własnych założeń dotyczących wdrożenia systemu GSM-R na całej sieci kolejowej do końca 2024 r., przystając na propozycje zarządu PKP PLK dotyczące niewdrożenia GSM-R na liniach kolejowych, na których nie planowano zabudowy własnej infrastruktury, oraz oczekiwania na zaprezentowanie następcy systemu GSM-R przez Komisję Europejską.

W tej sytuacji nasza ocena ogólna jest następująca. Ona będzie dosyć obszerna, tak jak ustalenia tej kontroli. Zarząd PKP PLK nierzetelnie przygotował i realizował inwestycje w obszarze wdrożenia systemów ETCS i GSM-R. Od 2017 r. nie zabudował bowiem systemu GSM-R na żadnym z ok. 14 tys. km linii kolejowych, a system ETCS zabudował jedynie na 500 km, stanowiących zaledwie jedną czwartą wielkości planowanej w KPK do osiągnięcia do końca ubiegłego roku, tj. do wielkości 2 tys. km.

Stwierdzone nieprawidłowości w działaniu zarządu PKP PLK skutkowały opóźnieniem zabudowy infrastruktury własnej systemu GSM-R, wynoszącym do czasu zakończenia kontroli już ponad 1000 dni. Przy tym wykorzystanie nowo zabudowanego systemu ETCS jest uzależnione od funkcjonowania systemu GSM-R. Tym samym zarząd PKP PLK nie osiągnął ww. rezultatów, mimo wykorzystania przyznanego na ten cel dofinansowania w kwocie 9,4 mld zł, która zgodnie z planem w pełni zabezpieczała potrzeby finansowe określone przez PKP PLK na wdrożenie tych systemów.

Powyższe w ocenie NIK negatywnie wpływa na interes ekonomiczny państwa, ponieważ zwiększa powstałe dotychczas opóźnienia we wdrażaniu przedmiotowych systemów oraz powoduje wzrost kosztów całkowitych inwestycji PKP PLK z tego zakresu. Przy tym do efektywnego wdrożenia systemów ETCS i GSM-R oraz do osiągnięcia rezultatów zaplanowanych w KPK i KPW nie przyczyniły się działania podejmowane przez ministra właściwego ds. transportu oraz przez CUPT, uczestniczących w procesie realizacji zadań przez PKP PLK.

Minister właściwy ds. transportu ograniczył swoje działania nadzorcze na poziomie celów KPK, koncentrując się na realizacji poszczególnych zadań wprost wynikających z tego programu, w szczególności na monitorowaniu realizacji inwestycji. Jednak nawet gdy z prowadzonego monitoringu wynikało, iż zadania określone w KPK nie są realizowane przez zarząd PKP PLK zgodnie z założeniami, minister właściwy ds. transportu nie podejmował skutecznych działań, które doprowadziłyby do zrealizowania tych celów.

Jeśli chodzi o CUPT, działając w porozumieniu z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego, odstąpiło od prowadzenia monitoringu postępów w realizacji trzech umów o finansowanie, który był prowadzony w oparciu o jedyny wskaźnik produktu wprowadzony do tych umów. W konsekwencji CUPT od 2017 r. nie posiadało informacji o liczbie kilometrów zabudowanych systemem GSM-R mimo przekazania PKP PLK na ten cel dofinansowania w wysokości ponad 1 mld zł.

Z naszej kontroli wynikły następujące wnioski. Pierwszy kierujemy do prezesa Rady Ministrów: o precyzyjne określenie w KPK obowiązków i zasad sprawowania przez właściwego ministra nadzoru nad wykonywaniem przez zarząd PKP PLK poszczególnych zadań programu – nie tylko zasad monitorowania stanu ich realizacji – celem zapewnienia skuteczności w podejmowaniu władczych działań nadzorczych wobec realizatora programu działającego w formie spółki prawa handlowego.

Do ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego wnosimy o stworzenie przewoźnikom warunków do wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia pokładowe systemów ETCS i GSM-R, m.in. poprzez opracowanie – w porozumieniu z ministrem właściwym ds. transportu – programu pomocowego dotyczącego wsparcia finansowego przewoźników w powyższym zakresie.

Do ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego wnosimy także o zapewnienie, by do umów o dofinansowanie zawieranych z realizatorem KPK wprowadzono mierzalne wskaźniki postępu w realizacji zakresów rzeczowych projektów, w tym wskaźniki produktu umożliwiające jego bieżący i skuteczny monitoring.

Z kolei do ministra właściwego ds. transportu kierujemy dwa wnioski. Pierwszy jest wniosek o wprowadzenie nadzoru nad przygotowaniem i nad realizacją przez PKP PLK poszczególnych inwestycji KPK, włącznie z wykorzystaniem uprawnień przysługujących ministrowi z tytułu pełnienia funkcji właścicielskiej wobec tej spółki, celem zapewnienia skuteczności nadzoru nad jej działaniami na wszystkich etapach przygotowania i realizacji inwestycji.

Drugi wniosek to zaktualizowanie w porozumieniu z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego założeń KPW dotyczących przyjętych rezultatów wdrażania systemu GSM-R, w kontekście podjętej decyzji o niewdrażaniu tego systemu na liniach, na których nie zaplanowano zabudowy infrastruktury własnej GSM-R, oraz przekazanie KE aktualizacji KPW w tym zakresie.

Do dyrektora CUPT wnieśliśmy o wprowadzenie do umów o dofinansowanie zawieranych z PKP PLK mierzalnych wskaźników projektu, w tym wskaźników produktu, celem zapewnienia bieżącego monitorowania postępu w realizacji zakresów rzeczowych określonych w umowach, oraz o rzetelne wypełnianie obowiązków określonych w zawartych w imieniu Skarbu Państwa umowach o dofinansowanie, w tym obowiązków w zakresie monitorowania realizacji dofinansowanych inwestycji i osiągania przez kontrahentów Skarbu Państwa wskaźników projektu określonych w tych umowach.

Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za przedstawienie informacji. Otwieram dyskusję. Kto z pań posłanek i panów posłów chce zabrać głos? Widzę, że zgłasza się pani posłanka Oliwiecka. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Mam pytanie. Czy jakieś konsekwencje finansowe grożą Polsce z tytułu niespełnienia wymagań migracji łączności na łączność cyfrową w wymaganym czasie? Rozumiem, że to było wpisane w program KPK, ale pewnie wynikało to z jakichś europejskich wymagań dyrektyw. Czy z tego tytułu są już określone konsekwencje finansowe dla Polski, czy takich nie będzie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłaszała się pani posłanka Paulina Matysiak. Pani przewodnicząca, bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję. Dziękuję za przedstawienie informacji. Oczywiście zainteresowane osoby pewnie i tak zapoznały się z tym raportem już kilka miesięcy temu. O tym było zresztą głośno. Wiemy, że spółka PKP PLK nie wdrożyła dwóch systemów kolejowych, które miały włączyć polską sieć do europejskiej organizacji bezpieczeństwa ruchu w zaplanowanym zakresie: i w „Krajowym programie kolejowym”, i w „Krajowym programie wdrażania interoperacyjności «Sterowanie»”.

Może warto, by wybrzmiało tutaj to, czemu w ogóle o tym dyskutujemy, ponieważ system ERTMS, Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, jest podstawowym środkiem, który prowadzi do interoperacyjności kolei. Jego elementem jest z kolei system ETCS, czyli Europejski System Sterowania Pociągiem. Wdrożenie tych systemów ma znaczący wpływ na poprawę bezpieczeństwa przewozów kolejowych, ale także na możliwość podniesienia prędkości pociągów powyżej 160 km/h.

Bardzo żałuję, że nie ma dzisiaj z nami pana posła Adamczyka, który był ministrem infrastruktury i nadzorował wprowadzanie tych projektów, bo być może powiedziałby nam więcej o tym, dlaczego tego w zasadny sposób nie nadzorował, a to też są wnioski z kontroli NIK. Wielka szkoda, może będzie jakaś okazja, żeby o tym porozmawiać.

Chciałabym natomiast dowiedzieć się może już nie od samej NIK, ale od osób, które dalej będą zajmować się tym tematem i te systemy wdrażać, jak wyobrażają sobie dalsze prace nad wdrożeniem tego systemu. Pytanie o finansowanie padło ze strony posłanki Oliwieckiej, ale ja chciałabym zapytać o to, jak wygląda sytuacja na przykład w innych krajach, jak chcecie państwo wyjść z tych zaległości i jaki macie na to pomysł. To pytanie do Ministerstwa Infrastruktury. Jest pan minister Malepszak, ale są też przedstawiciele ze spółki PKP PLK. Czy mogliby opowiedzieć na ten temat więcej? Czy udałoby się zarysować jakieś horyzonty czasowe? Kiedy i jakich efektów możemy się spodziewać? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłaszał się pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący, o zabranie głosu.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, tutaj pojawił się jeszcze jeden motyw. Mianowicie przez to, że nie przekazano interfejsów, czyli kodów dostępu od SRK, firmy, które wykonywały SRK, zmonopolizowały cały nasz rynek i w przetargach były nierówne szanse na dostępność. Przeżywaliśmy to na Pomorzu, gdzie dostępność do jednego interfejsu… W tym przypadku to francuski Thales chciał uzyskać 10 mln zł, a interfejsów jest kilka. Wtedy też byłem jeszcze w Sejmie i kilkakrotnie pisaliśmy do ministerstwa, były spotkania, ale to nic nie pomogło. Tutaj jest jeszcze element tego, że zrobiono rynek dla monopolistów. Chciałbym, żeby tutaj wypowiedział się pan minister.

Wiemy też o przypadku trasy na lotnisko, gdzie przez to, że całe sterowanie robiła polska firma, została wyeliminowana, trzeba to było zdemontować, bo firma, która wchodziła, miała robić drugi etap sterowania. Też sobie z tym nie poradziła.

Widać więc aroganckie podejście PLK do sterowania, które zapewnia Polakom bezpieczeństwo, ale też oszczędność w kontekście energii elektrycznej. Wiemy, że ten system powoduje oszczędności, ale przede wszystkim bezpieczeństwo, a nie mówię już o interoperacyjności na przejściach granicznych. Odczuwamy to już w tej chwili. Jeżeli Komisja Europejska uruchomiła pociągi nocne – w pilotażu poszło takich 10 – to wszystkie one obchodzą Polskę. Nie jadą przez Polskę, ale jadą obok, ponieważ te systemy nie zostały zgłoszone. Dlatego ponosimy za to konsekwencje. Te pociągi omijają Polskę, jadą przez Niemcy, przez Czechy, bo oni sobie z tym poradzili, ale nie jadą przez Polskę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Czy są jeszcze zgłoszenia? Widzę, że zgłasza się pan poseł Rafał Weber. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, wszyscy zebrani, jest odpowiedź ówczesnego kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury do tej informacji o wynikach kontroli. Jest ona zawarta w raporcie. Jest to strona nr 97. To kilkustronicowa informacja odnośnie do działań nadzorczych prowadzonych nad PKP PLK i do projektu, który jest dzisiaj omawiany na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Drodzy państwo, panie przewodniczący, skoro zdecydował się pan przenieść ten punkt z planu pracy Komisji z kwietnia na luty, to nic nie stało na przeszkodzie, żeby go prze-

nieść na początek lutego, kiedy poprzedni zarząd PKP PLK był jeszcze obecny na swoim miejscu. Myślę, że wtedy ta dyskusja byłaby sensowniejsza. Mielibyśmy źródłowe informacje od osób, które odpowiadały za realizację tego projektu. Zarząd PKP PLK został zmieniony w poprzednim tygodniu. Tych osób na swoich stanowiskach już nie ma. Rozumiem, że obecny zarząd czy nawet obecne kierownictwo ministerstwa nie jest w stanie bardzo precyzyjnie odnieść się do stanowiska NIK. To dla mnie sprawa oczywista i zrozumiała, dlatego jeśli chcielibyśmy ten temat zgłębić, to powinniśmy go zrobić zdecydowanie wcześniej: dwa tygodnie temu czy miesiąc temu, czy chociażby w drugiej połowie 2023 r. Pani poseł, pani przewodnicząca Matysiak zauważyła, że raport został opublikowany kilka miesięcy temu. Nic nie stało na przeszkodzie, aby wówczas na bieżąco i na świeżo pytać tych, którzy odpowiadali za tę sferę zarówno w Ministerstwie Infrastruktury, jak i w PKP PLK.

Szanowni państwo, konkludując, zachęcam wszystkich, którzy interesują się tym tematem, do zapoznania się ze stanowiskiem ministra infrastruktury. To stanowisko jest na stronie nr 97 przedmiotowego raportu. Jest tam odniesienie się do zarzutów, które zostały zaprezentowane przez NIK. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, tylko wyjaśnię, że plan pracy przyjmowany jest przez Komisję. Oczywiście jeżeli pan poseł uważał, że należało to rozpatrzyć wcześniej, to na etapie procedowania projektu planu Komisji pan poseł mógł zgłosić taką uwagę. Polecam uwadze również przyszłoroczny, jeżeli można się tak wyrazić, plan pracy Komisji. Jeżeli pan poseł zauważy tego typu sprawy, które mogą wiązać się z wnioskami, to oczywiście zachęcam do tego, żeby zgłosić taką uwagę na etapie konstruowania planu pracy Komisji.

Pan poseł chce się jeszcze odnieść. Tak? Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, panie przewodniczący, nie widziałem żadnych przeszkód, żeby ten punkt był omówiony w kwietniu tego roku. Taką decyzję podjęła sejmowa Komisja Infrastruktury, jednogłośnie przyjmując plan pracy. Ja też nie byłem przeciwny temu, żeby ten punkt był omawiany zgodnie z zaproponowanym harmonogramem, natomiast to pan indywidualnie podjął decyzję, żeby zmienić to jednolite ustalenie Komisji i zrobić to dzisiaj. Skoro jest taka decyzja, to można to było zrobić jeszcze wcześniej. Taka jest prawda, taka jest rzeczywistość, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pan Przemysław Witek. Oczywiście można to było zrobić w poprzedniej kadencji, kiedy mieli państwo większość w Komisji, ale rozumiem, że ten raport nie był za bardzo wygodny. Pan Przemysław Witek, panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Dzień dobry, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Szanowny kolego przedmówco, pana uwaga czy pana refleksja tylko pozornie ma sens. Powiem panu, dlaczego. Dlatego że dzisiaj rozmawiamy o wynikach kontroli NIK i ten raport jest raportem, który jest efektem kontroli, gdzie każda ze stron mogła wypowiedzieć się w trybie odwoławczym, w trybie zastrzeżeniowym. To są wyniki tej kontroli. Niespecjalnie uważam… Po co mielibyśmy słuchać zarządu albo ministerstwa i to omawiać? Jest teraz fetysz albo maniera omawiania i znęcania się nad raportami NIK. Nie, to są wyniki kontroli, one są ostateczne i nie ma tutaj przestrzeni do dyskusji. Niczego nie chcemy już usłyszeć od zarządu, który wcześniej narobił błędów. Odeszli, zostali wymienieni, OK. Dzisiaj na posiedzeniu Komisji sens ma jedynie zapytanie ministra, co zamierza zrobić z tym bałaganem i jak poukładać na osi czasu, żeby ewentualne zaszłości, panie pośle…

Poseł Piotr Król (PiS):

Był pan przez kogokolwiek kontrolowany?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie pośle Król.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Przez 18 lat byłem kontrolerem NIK. Wiem, co mówię w tej sprawie.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle Król, bardzo proszę o to, żeby pan powstrzymał emocje.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Tak, tak, panie pośle, ma pan rację, przysługuje, ale mówimy już o ostatecznych wynikach kontroli.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy byłby pan łaskaw nie oceniać innych wypowiedzi? Tak zajedziemy donikąd. Zaraz ja zabiorę głos i powiem, że pana wypowiedź była bezsensowna…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie pośle Król. Panie pośle Król, proszę w spokoju wysłuchać, co mówią inni posłowie. Jeżeli będzie pan chciał zabrać głos, to udzielę panu głosu, natomiast pan poseł Witek ma prawo do tego, żeby przedstawić racjonalną opinię. W związku z tym, panie pośle, bardzo proszę kontynuować.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Konkludując, mogę jedynie mieć pytanie do szefostwa ministerstwa o to, co zamierza zrobić z tymi nieprawidłowościami, jak spróbuje to poukładać na osi czasu i czy, i ewentualnie, kiedy wszystkie te zaszłości jesteśmy w stanie nadrobić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze pytania? Pan poseł Weber trzeci raz, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Trzeci raz, ponieważ dyskusja cały czas toczy się od strony tego, czy mogliśmy omówić ten temat wcześniej, czy nie mogliśmy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie ma takiej dyskusji, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jest. Sam pan powiedział, że mogliśmy to zrobić w poprzedniej kadencji na nasz wniosek, gdy mieliśmy większość.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Mogliśmy to zrobić w różnych miesiącach, to prawda.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Potwierdzam, mogliśmy to zrobić w różnych miesiącach. Mogliśmy to zrobić na pana wniosek. Pan też był członkiem sejmowej Komisji Infrastruktury. Mogliśmy to zrobić w trybie art. 152. Mogliśmy to zrobić na wniosek ówczesnego przewodniczącego. Takiej dyskusji nie było, a uważam, powiem jeszcze raz, że ona powinna odbyć się wtedy, kiedy stroną odpowiedzi na pytania – takie pytania zadała pani przewodnicząca Paulina Matysiak – byłby ówczesny zarząd PLK i ówczesne kierownictwo MI. Tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle Weber, przypomnę, że ówczesne kierownictwo MI jest również członkiem tej sejmowej Komisji, w związku z czym nie ma żadnego problemu, żeby pan minister na takie pytania odpowiedział. Tylko że byłego pana ministra infrastruktury na dzisiejszym posiedzeniu Komisji nie ma. Możemy więc toczyć tę dyskusję, ale biorąc pod uwagę materię i wyniki raportu, wydaje mi się, że ona nie będzie dla państwa zbyt komfortowa w warstwie tego, co można było zrobić.

Zgłaszała się pani posłanka, pani przewodnicząca Matysiak. Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak, powiem tylko jedno zdanie. Panie pośle, tej dyskusji nie było w poprzednim roku. Sam pan zwrócił uwagę, że w planie pracy zaplanowaliśmy to posiedzenie na kwiecień. Odbywa się ono w lutym. Bardzo dobrze, że się odbywa. Dobrze, że wysłuchaliśmy informacji i dzisiaj usłyszymy od pana ministra i od, obecnie nowych, władz spółki PKP PLK, co dalej z wdrażaniem tych systemów.

Nie dziwi mnie, że pan minister Adamczyk tutaj nie przyszedł, bo myślę, że także pod jego adresem, w jego stronę padałyby pytania, które byłyby mu niewygodne. On nie chce brać udziału w tej dyskusji. Stawiam też tezę, że gdyby to spotkanie odbyło się w kwietniu, to także w kwietniu pana Adamczyka nie byłoby na posiedzeniu. Naprawdę, przestańmy się kłócić o to, czy Komisja w tym temacie powinna odbyć się kilka tygodni temu, kilka miesięcy temu czy kilka miesięcy do przodu, tylko odbądźmy tę dyskusję i wysłuchajmy tego, jak rozwiązywać ten problem, bo problem jest olbrzymi i mamy już bardzo duże opóźnienia we wdrażaniu tych systemów. Tutaj chyba wszyscy się zgodzimy, bo, jak rozumiem, pan poseł jako wiceminister w poprzednim resorcie też ma wiedzę na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Zgłosił się pan poseł Rafał Kasprzyk. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

W nawiązaniu do tej dyskusji mój wniosek jest taki. Nie dziwię się, że dużo błędów zostało popełnionych za poprzednich rządów. Zastępcza dyskusja, którą państwo prowadzą, nie prowadzi absolutnie do niczego. Chciałbym powiedzieć, że powinniśmy skupić się na robocie. Działajmy. Oczekuję konkretnych, merytorycznych odpowiedzi szanownych państwa z zarządu PKP oraz z ministerstwa. Skończmy już z tą hipokryzją i obstrukcją. Państwa działanie zmierza do obstrukcji obrad Sejmu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za ten naprawdę potrzebny głos. Zgłaszał się pan prezes Furgalski. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Od publikacji tego raportu rzeczywiście minęło trochę czasu, jak powiedziała pani poseł Matysiak, i parę rzeczy się zmieniło, ale o kilka rzeczy chciałem zapytać.

Po pierwsze także ministerstwo miało tutaj, mówiąc delikatnie, sporo uwag do tego raportu, także PKP PLK, ale jedną z konsekwencji wymiany korespondencji było to, że PKP PLK zamierza wystąpić na drogę sądową przeciwko NIK. Jest pytanie, czy to rzeczywiście miało miejsce.

Druga rzecz jest taka. To trochę starsze dane, bo realizacja programu GSM-R i ETCS to jest czerwiec 2022 r. Nie wiem jeszcze, jak to wygląda za 2023 r., bo nie ma sprawozdania z KPK, ale sprawozdanie z realizacji KPK za 2022 r. pokazuje realizację GSM-R na poziomie zera kilometrów i ETCS na poziomie 84 km. Tam było, że tyle było w czerwcu, a zobaczyłem, że na koniec 2022 r. też było tyle, a powinno być 2 tys. km. Jak więc to wygląda na chwilę obecną, oczywiście poza GSM-R?

Kolejna rzecz dotyczy GSM-R. Tutaj działy, czy dzieją się różne rzeczy z konsorcjum, które miało realizować to zadanie. Po pierwsze jedna z firm – nie wymieniam z nazwy – odeszła z tego konsorcjum, natomiast strona, konsorcjum i PKP PLK postanowiły wystąpić względem siebie z roszczeniami odnośnie do tego postępowania przetargowego i tych prac. One były mniej więcej takie same, po, bagatelka, 3 mld zł. Przypomnę, że wartość tego kontraktu brutto jest mniejsza: 2,8 mld zł. Jak więc wygląda kwestia mediacji między tymi dwoma podmiotami?

Ponieważ wiemy, że nie ma szans na realizację tego projektu w perspektywie, którą kończymy i rozliczamy, jest pytanie o rozmowy z Komisją Europejską. Oczywiście będą one dotyczyć nie tylko tego zadania. O przesunięcie ilu środków na perspektywę 2021–2027 prosimy?

Przedostatnia rzecz. Kiedy GSM-R ma teraz szansę zafunkcjonować? Czy to będzie 2026 r., 2027 r.? Jakie jest ryzyko – pewnie duże – że już z chwilą oddania będzie on systemem przestarzałym? Właściwie dzisiaj można powiedzieć, że staje się systemem coraz bardziej przestarzałym. Jak rozumiem, nie będziemy burzyć masztów, światłowodów, wiadomo, że to zostanie, ale część trzeba będzie wtedy wymienić. Jest więc pytanie, czy są już wstępne szacunki. Trzeba bowiem przygotowywać się też do tego, że oddamy kolei system, który nie będzie pasował do XXI w. Czy są takie szacunki? Ile czasu zajmie jego poprawa? Ile kosztów trzeba będzie ponieść na to, żebyśmy dostosowali ten system do 5G czy do LTER?

Ostatnia sprawa. PKP PLK zrobiła w sierpniu spotkanie. Już nie wchodzę w szczegóły. Z tymi systemami bezpośrednio czy pośrednio łączą się zjawiska, o których było głośno w ubiegłym roku, czyli Radio-Stop i jego użycie, także niewłaściwe zachowania części maszynistów, którzy ignorują sygnał „Stój", co nie wydarzy się przy systemie ETCS. W sierpniu było spotkanie PKP PLK i przewoźników. Wprowadzanie GSM-R nie musi być równoczesne z wymianą radioodbiorników z analogowych na cyfrowe, to są równoległe procesy, ale ze względu na to, że jak ktoś ma czas, to może sobie podsłuchiwać rozmowy maszynistów z maszynistami, z dyżurnymi ruchu, konkluzja tego spotkania była taka, że należy przyspieszyć wymianę tych właśnie urządzeń na cyfrowe, nie oglądając się na GSM-R. Kwota, która wtedy padła w przestrzeni publicznej, którą musieliby ponieść przewoźnicy czy organizatorzy, a w konsekwencji także ci, którzy kupują bilety kolejowe, to było 200 mln zł. Jest więc pytanie, jak na dzień dzisiejszy wyglądają kwestie rozmów z przewoźnikami o szybszym skoku, jeśli idzie o urządzenia do łączności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Czy mamy jeszcze zgłoszenia? Nie mamy zgłoszeń na tym etapie. W takim razie ja również chciałem zadać pytania dotyczące tej sprawy. Raport NIK jest druzgocący. Wygląda to mniej więcej tak, że maszyna biurokratyczna działała i w tym procesie obsługiwała samą siebie, a w efekcie nie nastąpiły postępy w zakresie realizacji systemu. Jest to więc klasyczny problem biurokracji, która funkcjonuje sama dla siebie: rząd sam dla siebie, PKP samo dla siebie, natomiast jeżeli chodzi o korzyści dla użytkowników, pasażerów, to widać, że korzyści te były niezbyt dobrze realizowane.

W związku z tym mam pytanie po pierwsze do przedstawicieli NIK. Ponieważ w raporcie znalazła się informacja o nierzetelnym przygotowaniu inwestycji w zakresie realizacji PKP, mam pytanie o to, czy w ramach kontroli pogłębiono kwestię badania tego, w jaki sposób było to przygotowywane. Czy to było robione własnymi siłami, czy było to wspomagane jakimiś zewnętrznymi siłami, a jeżeli tak, to jakie były koszty tego wspomagania? Czy ewentualne prace, ewentualny nabór kontrahentów odbywał się w transparentnej formie? Czy były jakieś umowy? Czy badali to państwo? Jakie były wyniki kontroli?

Chciałem również prosić pana prezesa UTK, pana Ignacego Górę, o odniesienie się do kwestii szkolenia maszynistów. Wydaje się, że UTK ma tutaj pierwszoplanową rolę do realizacji. Jak w związku z tym wygląda sprawa w zakresie szkolenia i egzaminowania z wykorzystaniem tych systemów? To, jak się wydaje, jest kluczowe z punktu widzenia poprawnej obsługi sprzętu, taboru kolejowego. Na tych dwóch pytaniach poprzestanę. Bardzo dziękuję.

Pan się zgłasza. Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, słówko, jeśli chodzi o kwestie zasadnicze, jeśli chodzi o punkt widzenia ministerstwa. Musimy sobie jasno powiedzieć, że…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, przeproszę. Zakończyliśmy rundę pytań, przechodzimy do odpowiedzi, w związku z czym udzielam głosu panu ministrowi, a później poproszę pana prezesa i pana dyrektora z NIK o udzielenie odpowiedzi. Oczywiście jeżeli będzie potrzeba sko-

rzystania z pomocy współpracowników, to również proszę z tej pomocy korzystać. Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jeszcze raz, panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, chciałbym rzucić całościowe światło na problem związany z ETCS i GSM-R po tych kilku tygodniach, kiedy mamy już spore rozpoznanie tego obszaru. Obserwowałem zresztą tę kwestię przez kilka ostatnich lat.

Pierwsza kwestia, którą chciałbym podnieść, to brak profesjonalizmu w obszarze, który do tej pory nie był kolejarzom znany, był obszarem nowym, jeśli chodzi o kwestie cyfrowych systemów łączności i kwestie nadzoru nad systemami pracy maszynisty. Było ośmiu dyrektorów tego kontraktu na przestrzeni siedmiu lat. Średni czas trwania stosunku pracy był poniżej roku. Łącznie 13 osób, które przewinęły się w zarządzaniu tym kontraktem w PKP PLK, jest wyraźnym sygnałem pokazującym, że mamy do czynienia z amatorką. Powiedzmy to sobie otwarcie. Żeby myśleć o kwestiach cyfrowych, żeby myśleć o nowych zagadnieniach, o tym, czego wcześniej na kolei nie mieliśmy, musimy myśleć o profesjonalnym podejściu. Musimy myśleć o zarządzaniu przez ludzi, którzy znają ten obszar, znają rynek i będą potrafili przeprowadzić ten proces, oczywiście we współpracy z rynkiem.

Tego obszaru nie mieliśmy. Była to trochę łapanka na zasadzie takiej, że ktoś się nie nadawał, projekt zaczął się opóźniać, wymieniamy szefa projektu na kolejną osobę, a kolejna osoba też nie miała wcześniej do czynienia z tego typu zagadnieniami i problem się pogłębiał. Dlatego w pierwszej kolejności chciałbym szanownej Komisji przedstawić problem zarządczy, z którym się zderzyliśmy.

Oczywiście problem ETCS nie jest jedynym bardzo mocno opóźnionym projektem w projektach PKP PLK. Mamy kilka strategicznych spraw, które będziemy chcieli przyspieszać, ale oprócz magistrali nr 201: Bydgoszcz – Trójmiasto, która miała zakończyć się w ubiegłym roku, a nie wbiliśmy łopaty, ETCS jest traktowany równorzędnie w skali opóźnień, na podobnym poziomie niskiego zaawansowania albo, jak w przypadku magistrali nr 201, na poziomie braku zaawansowania robót budowlanych.

Jakie działania podejmujemy i – to kwestia absolutnie podstawowa – od których zaczynamy? Szczegóły przedstawi pan Piotr Kubicki, delegowany z Rady Nadzorczej do zarządu PKP PLK. Chcę powiedzieć przede wszystkim o tym, że tworzymy stanowiska odpowiedzialne za cyfryzację, digitalizację PKP PLK. Tych kwestii, oprócz ETCS, związanych z różnego rodzaju rozsianymi programami, różnego rodzaju sprawami cyfrowymi, jest znacznie więcej, chociaż podkreślam, że kwestia ETCS i GSM-R jest kluczowa.

Na zarządczym etapie prowadzenia projektu warto powiedzieć, że nie zwracano uwagi – co też wybrzmiało w komunikacie pana dyrektora z NIK – i nie została właściwie zaadresowana kwestia analizy ryzyk. Właściwie to pominięty dokument, który wskazywał na kluczowe ryzyka, jakby projekt był realizowany zupełnie bez zwracania uwagi na to, jak trudny jest to obszar i jak należy właściwie zarządzić ryzykami.

Chciałbym też podkreślić, że pomimo tego, że na pewnych liniach ETCS dzisiaj działa – oczywiście działa na ograniczonej sieci – będziemy też chcieli podejść do tematu jego poprawy i uzupełnienia, ponieważ na wielu odcinkach działa z pewnymi usterkami, a na niektórych odcinkach został odebrany i nie działa wcale, tzn. nie prowadzimy ruchu pociągów pod systemem, a powinniśmy prowadzić ten ruch pociągów już od dobrych kilku lat. Przykładem jest odcinek z Legnicy do granicy z Niemcami. Stąd, jak powiedziałem, szczegóły, także kwestie planu naprawczego, harmonogramów i kosztów, które pojawiły się na etapie realizacji i opóźnień, które to opóźnienia powodują wzrost kosztów, wyjaśni pan Kubicki.

W tym obszarze deklaruję ze strony ministerstwa i codziennej współpracy z PKP PLK, że temat traktujemy priorytetowo, bo jako polska sieć kolejowa, i generalnie patrząc od strony bezpieczeństwa, widzimy konieczność przejścia na systemy cyfrowe, bo dzisiaj w ruchu kolejowym – musimy to sobie jasno powiedzieć – cały czas polegamy na percepcji człowieka, a ta percepcja musi być nadzorowana i błędy muszą być eliminowane przez systemy informatyczne, przez systemy cyfrowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, najwięcej pytań było do NIK. W związku z tym proszę teraz pana dyrektora Departamentu Infrastruktury NIK o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki dyrektor departamentu NIK Paweł Zambrzycki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szczerze powiedziawszy, odnotowałem dwa zasadnicze pytania pod naszym adresem. Może się mylę, ale chyba tak. Pierwsze pytanie dotyczyło ewentualnych kosztów opóźnienia projektu. Wskazaliśmy, że chodzi przede wszystkim o to, że opóźnienia generują konieczność ponoszenia wydatków w następnej perspektywie finansowej i przeprowadzenia negocjacji z Komisją Europejską w tym zakresie. Myślę, że szczegóły finansowe zapewne przedstawi właśnie PKP PLK, bo państwo macie już bieżącą analizę tego, jakie będą koszty w planie naprawczym.

Jeśli chodzi o drugie pytanie dotyczące pozwu sądowego, rzeczywiście, taki pozew zaistniał, został złożony. Pozew dotyczy domniemanego przez zarząd PKP PLK naruszenia dóbr osobistych spółki. To naruszenie w wykonaniu NIK poprzez publikację raportu, który negatywnie przedstawia spółkę PKP PLK w przestrzeni publicznej. Druga część pozwu dotyczy wykroczenia poza okres kontroli, ponieważ skutki uznania za zrealizowane cele zarządcze w postaci wypłaty nagród dla zarządu pojawiły się w kolejnym roku po okresie objętym kontrolą.

Nie chciałbym wchodzić w tej chwili w dyskusję na temat sensu sporu sądowego względem wyników kontroli NIK, czyli konstytucyjnego organu dokonującego ocen zgodnie z ustawą, natomiast muszę zwrócić uwagę na jedną rzecz. Publikując fakty i przedstawiając wyniki kontroli, za każdym razem godzimy w czyjś wizerunek. Dlaczego? Dlatego że być może ściągamy społeczeństwu różowe okulary, pokazujemy, jak wygląda obraz. Wyniki kontroli, jak wskazano na tej sali, są objęte procesem kontradyktoryjnym, strony mają prawo wypowiadać się i zgłaszać zastrzeżenia.

Podkreślę również, że w tym wypadku Ministerstwo Infrastruktury nie złożyło zastrzeżeń do naszej kontroli. Polemika odbyła się na poziomie informacji o wynikach kontroli i bardzo dobrze, że raport jest dalej omawiany. Niech służy, niech będzie źródłem wiedzy, informacji, faktów, które być może doprowadzą do poprawy sytuacji w przyszłości. Bardzo dziękujemy za komentarze i uwagi pod tym adresem.

Jeśli zaś chodzi o wykraczanie poza okres objęty kontrolą, chciałbym zwrócić uwagę, że za każdym razem popełniamy w naszych upoważnieniach taką klauzulę, że będziemy korzystać z dokumentów poprzedzających, jak i po okresie objętym kontrolą, jeżeli wymaga tego dobro kontroli. Naszym podstawowym obowiązkiem jest śledzenie wydatków w państwie. Jeżeli nieprawidłowość popełniona w okresie objętym kontrolą przynosi skutki w późniejszym okresie, to takie informacje zawsze znajdziecie państwo w naszych raportach. To jest ten przypadek. Poza tym z całym szacunkiem, ale to NIK określa okresy objęte swoimi badaniami, a nie podmiot kontrolowany.

Jeżeli chodzi o rzetelność analiz przeprowadzonych przy inwestycjach – to pan przewodniczący zadawał to pytanie – rzeczywiście badaliśmy, czy przy przygotowywaniu poszczególnych inwestycji tworzone były analizy, czy zlecano je innym podmiotom i w jakim trybie. W próbie badawczej nie stwierdziliśmy nieprawidłowości, jeżeli chodzi o dobór wykonawców chociażby takich studiów, jak studia wykonalności projektów. W próbie nie stwierdziliśmy, aby wystąpiła nieprawidłowość w powierzaniu analiz podmiotom zewnętrznym. Jeżeli chodzi o koszty takich analiz, to, jeżeli pan przewodniczący wyraża takie życzenie, oczywiście postaramy się to podsumować i dosłać do państwa pisemnie, bo w tej chwili nie jestem w stanie odpowiedzieć, jak te koszty wyglądały w poszczególnych umowach.

Jeżeli przeoczyłem jakieś pytanie, to prosiłbym o zwrócenie uwagi, ale wydaje mi się, że wyczerpałem odpowiedzi na państwa pytania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Bardzo prosiłbym o to, aby dotarła do Komisji informacja dotycząca kosztów. Pytałem o to także dlatego, że jeżeli aspekt projektowy został

przygotowany w nierzetelny sposób i poniesiono na to koszty, to w mojej ocenie znaczy, że gdzieś jednak zaistniała niegospodarność w tym zakresie.

Zanim oddam głos przedstawicielom PKP PLK, panu członkowi zarządu, chcę, panie dyrektorze, powiedzieć jedno. NIK cieszy się z naszej strony wielkim szacunkiem. Bardzo dziękujemy za pracę, którą państwo wykonujecie na rzecz naszego państwa i obywateli. Dzięki temu, że kontrole prowadzone są w obiektywny sposób, wedle najlepszych procedur, NIK pozwala nam lepiej planować funkcjonowanie naszego państwa. Zdarzenia tego typu jak składanie wniosku w tej sprawie z oskarżenia prywatnego czy kierowanie wniosków do prokuratury uważam za przejaw krańcowego niezrozumienia, czym jest demokratyczne państwo prawne, braku zrozumienia istoty działań NIK, oderwania od konstytucyjnych zasad w zakresie funkcjonowania NIK i za przejaw zwykłej buty i arogancji. Bardzo dziękuję więc za to, że wykonujecie państwo tę pracę. Z naszej strony zawsze będzie w tej sprawie pełne wsparcie. Dziękuję bardzo.

Poproszę pana Piotra Kubickiego o udzielenie odpowiedzi i przedstawienie informacji w zakresie pytań do państwa kierowanych.

Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Piotr Kubicki:

Dzień dobry. Piotr Kubicki, członek zarządu PKP PLK. Postarałem się zapisać wszystkie państwa pytania. Jeżeli któreś pytanie mi umknęło, to proszę zgłosić to w toku dyskusji, postaram się państwu odpowiedzieć na te pytania. Bardzo cieszę się, że zostałem dzisiaj zaproszony. Myślę, że to jest kluczowy moment dla życia projektu GSM, bo mamy ostatni moment, żeby go wybudować. W toku mojej stricte menadżerskiej rozmowy będę używał słownictwa z zarządzania projektami, słownictwa związanego z wdrażaniem sieci krytycznych. Jeśli na jakimś etapie mojej wypowiedzi będą dla państwa niezrozumiałe, proszę to zgłosić, postaram się to wytłumaczyć w klarowny i jasny sposób.

Pierwsze pytanie było związane z finansowaniem GSM-R. Droga Komisjo, drodzy posłowie, drodzy senatorowie, mamy ostatni moment, żeby to zrobić. Projekt został sfazowany i to fazowanie to 2027 r. Jeżeli podejdę to tego projektu z zespołem w PKP PLK holistycznie, czyli tak, jak buduje się na świecie systemy krytyczne i systemy telekomunikacyjne, zrobimy *rollout*, czyli podejście, kiedy maszyna telekomunikacyjna powiązana z systemami cyberbezpieczeństwa, z systemami automatyki kolejowej, z systemami telekomunikacyjnymi ruszy, tak jak jest w innych maszynach tego typu, to jestem w stanie to zbudować. Będę natomiast potrzebował pomocy polskiego państwa w postaci wrzucenia tego projektu do specustawy, aby tematy związane z uzyskaniem pozwoleń i wszelkich zgód nie mogły już czekać, gdyż tego czasu nie mamy. Będę potrzebował pomocy UTK w tematach związanych z certyfikacjami. Będę potrzebował pomocy w pracy z Instytutem Kolejnictwa w tematach certyfikacji. Jeżeli chodzi o sprawy finansowe, wybiegłem w trochę inny aspekt, ale chciałbym, żeby to tutaj wybrzmiało i żeby usłyszeli państwo, jaki mamy plan na zrobienie tego.

Jak to wygląda w świecie? To pytanie numer dwa. Użyłem słowa „holistycznie". Ze względu na złożoność tego projektu rzeczywiście budujemy projekt z lat 90. To jest prawda. To był pierwszy system. Jak powstawała telefonia komórkowa, w 1997 r., większość z państwa nie miała telefonu, te telefony dopiero wchodziły do naszego świata, system GSM wszedł do kolejnictwa jako GSM-R. Mamy 2024 r. i dopiero zaczynamy go budować.

Proszę państwa, w odpowiedzi na pytanie: „Jak to zrobić, żeby nie przespać tego momentu?", musi tutaj zabrzmieć to, że jako PLK musimy wybudować infrastrukturę. Co to znaczy? System GSM-R składa się z masztów. Na masztach wiszą anteny, które są połączone światłowodami. Ten system już zostanie z nami jako infrastruktura, natomiast przejście do nowych systemów takich jak FRMCS, czyli *Future Radio Mobile Security Network*, będzie już tylko wymagało instalacji słupowej, czyli dogęszczenia i dostawienia masztów, ale nie będzie wymagało budowania na nowo światłowodów i masztów, które już będą. Chciałbym, żeby to zabrzmiało, bo bardzo często czytałem artykuły, w których wprowadzano w błąd szeroką opinię publiczną, twierdząc, że PKP PLK będzie

musiała wybudować wszystko na nowo. Będzie musiała dobudować, a to, co dobudujemy w GSM-R, już z nami zostanie.

Padło pytanie o konsorcjum i mediacje. Mediacje niestety są tajemnicą i nie mogę państwu powiedzieć, co się na nich dzieje, natomiast mogę powiedzieć, że w ciągu mojego bardzo krótkiego pobytu w PKP PLK, czyli w ciągu ostatnich siedmiu dni, spotkałem się: a) z liderem konsorcjum, b) ze wszystkimi biurami, które zarządzają budową GSM-R, a w dniu dzisiejszym po spotkaniu z państwem osobiście udaję się do prokuratorii na spotkanie z prokuratorią, aby się przedstawić, aby powiedzieć, że PKP PLK chce zbudować, naprawić ten system i chce doprowadzić do jego zakończenia w perspektywie, o której mówiłem w punkcie pierwszym.

Padło też pytanie związane z FRMCS i LTER. Te zaproponowane przez UE systemy rzeczywiście wejdą w 2026 r., bardziej jeżeli chodzi o system 5G, bo FRMCS będzie wykorzystywał system 5G. W 2026 r. branża telekomunikacyjna będzie gotowa ze specyfikacją V3 do zeswapowania tego systemu, jeżeli chodzi o tematy FRMCS-owe. Co to oznacza dla nas? Oznacza to, że nasza renta technologiczna, którą zastaliśmy po poprzednikach, tak to nazwijmy, z punktu widzenia technicznego idealnie wpasuje się do przejścia na FRMCS. Oczywiście nie możemy tego zrobić – to są moje doświadczenia – w postaci tego, że FRMCS zbudujemy narodowo, bo to był błąd. Mówię to jasno ze względu na moje doświadczenie przy budowie sieci krytycznych od 25 lat. Musimy to zrobić liniami. Jak w przyszłości będziemy przechodzić z GSM-R na FRMCS, musimy to zrobić liniami. Wtedy nie będzie problemu, jaki jest teraz, że robiliśmy wymianę bardzo krytycznej sieci telekomunikacyjnej powiązaną z siecią automatyki kolejowej w jednym kawałku na terenie całego kraju.

Padło też pytanie związane z VHF. To jest jeszcze starsza technologia. Tutaj posłów i senatorów oraz przewodniczących Komisji poproszę, bo jeszcze potrzebuję czasu, żeby rozpoznać temat. Dużo danych już mam. Jeżeli będę mógł przedstawić to na następnym posiedzeniu Komisji, to poproszę o taki czas dla mnie. Jest to spowodowane analizą rzeczowo-techniczną stanu infrastruktury. Mówimy tutaj o infrastrukturze analogowej, którą możemy podsłuchać właściwie w każdej chwili, każdym radiem kupionym na Allegro. To wymaga więc działań w bardziej zamkniętym środowisku.

Po mojej siedmiodniowej głównej analizie problemu przeczytam państwu fachowe podejście holistyczne na temat tego, co zastałem. Zastałem brak synchronizacji pomiędzy inwestycjami infrastruktury torowej, obiektowej i budowy sieci GSM-R. To jest jedna rzecz. Zastałem brak nadania systemowi GSM-R w budowie i wdrożeniu konieczności priorytetu z poziomu zarządu spółki. Zastałem brak stworzenia ekosystemu dla działania GSM-R umożliwiającego płynne wdrożenie, tak jak to dzieje się na świecie. Prosiliście mnie państwo, żebym troszkę o tym opowiedział, więc opowiadam. Zastałem brak prac nad procedurami zmian regulaminów. Zastałem brak prac w zakresie doboru i stosowania terminali ręcznych i brak prac w zakresie integracji i utylizacji istniejących systemów.

Znowu, nadużywam tego słowa i bardzo za to przepraszam, ale ta holistyka jest tu bardzo mocno potrzebna. Potrzebuję od państwa zielonego światła na takie podejście. Polskiej kolei należy się system GSM-R, później należy się system ETCS, a na końcu ERTMS. Jeżeli pozwolimy fachowcom z branży sieci krytycznych pracować w tych systemach i nimi zarządzać, uda nam się to zrobić, ale sam tego nie zrobię. Potrzebuję was wszystkich, abyście mi w tym pomogli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Jeszcze zanim oddam głos pani posłance, pan prezes Ignacy Góra. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, jak rozumiem, pytanie dotyczyło procesu szkolenia maszynistów, które związane jest z obsługą Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym.

Chciałbym zacząć tak. Za szkolenie maszynistów odpowiadają ci, którzy tych maszynistów zatrudniają, czyli w praktyce są to przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruk-

tury. Oczywiście na etapie kandydatów na maszynistów za proces szkolenia odpowiadają ośrodki szkolenia. Na liście prezesa Urzędu Transportu Kolejowego znajduje się 56 takich ośrodków. Prezes UTK od 1 stycznia 2023 r. przeprowadza państwowe egzaminy na stanowisko maszynisty. Podczas tych egzaminów weryfikujemy to, czy kandydaci na maszynistów tę wiedzę posiadają.

Za chwileczkę powiem, jak to robimy, ale chciałbym też zwrócić uwagę na to, że proces szkolenia maszynisty czy na maszynistę jest procesem bardzo długim i złożonym. Składa się mniej więcej z dwóch etapów: pierwsze jest krótkie szkolenie i egzamin w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, które prowadzi prezes UTK. To jest szkolenie na licencję, bardzo krótkie, teoretyczne, mniej więcej dwumiesięczne. To 297 godzin szkolenia.

Drugi etap szkolenia to już szkolenie na świadectwo. To jest długie szkolenie. W zależności od kwalifikacji, jakie nabędzie maszynista, trwa ono, powiedzmy, od 6 do nawet 12 miesięcy. To szkolenie również jest zakończone państwowym egzaminem, który jest przeprowadzany w naszym ośrodku.

Już podczas drugiego etapu i drugiego egzaminu wykorzystujemy bardzo nowoczesne narzędzie do weryfikacji tej wiedzy, powiedziałbym, że nowoczesne w skali światowej, a z całą pewnością w skali europejskiej. Tym narzędziem jest symulator. Każdy kandydat na maszynistę oprócz tego, że musi zdać egzamin testowy z wynikiem pozytywnym, musi zdać egzamin na symulatorze. Podczas egzaminu na symulatorze piszemy indywidualny program tego egzaminu, który jest ukierunkowany konkretnie pod tego kandydata, pod infrastrukturę, na której się szkolił, pod suprastrukturę, na której się szkolił. Mam tutaj na uwadze pojazdy. Potem taki scenariusz jest wprowadzany do komputerów i kandydat na maszynistę musi postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Podczas tego scenariusza symulujemy ok. pięciu sytuacji. To mogą być również sytuacje, które nie występują na co dzień. To są trudne sytuacje. Również, jeżeli chodzi o sytuacje, które związane są z obsługą ETCS i postępowaniem w konkretnych sytuacjach, które dotyczą jazdy pod nadzorem ETCS.

Jeżeli kandydat cały ten scenariusz przejdzie z wynikiem pozytywnym i zachowuje się w sposób odpowiedni, to oczywiście przechodzi taki test z wynikiem pozytywnym. Trzeci etap tego egzaminowania to już egzamin praktyczny, gdzie kandydat na maszynistę prowadzi pociąg na infrastrukturze kolejowej.

Oczywiście wykorzystanie tego narzędzia – chciałbym tutaj zwrócić uwagę: nowoczesnego narzędzia, jeżeli chodzi o symulatory – z jednej strony ma na uwadze zasymulowanie trudnych sytuacji i przede wszystkim weryfikację, czy w trudnych sytuacjach kandydat na maszynistę zachowuje się w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami. Tylko to gwarantuje, że później, jak będzie maszynistą, będzie gwarantował bezpieczeństwo.

Pozwolę sobie powiedzieć, że takich egzaminów, jeżeli chodzi o egzaminy na licencję maszynisty, przeprowadziliśmy ponad 800. Jeżeli chodzi o zdawalność, to ta zdawalność wynosi ok. 74%. Myślę, że wartością dodaną jest również to, że ośrodkom, które szkolą maszynistów, przekazujemy również zagadnienia, które stwarzają kandydatom problem, po to, żeby w procesie szkolenia zwrócić na to uwagę i żeby brak wiedzy w pewien sposób uzupełniać i to rozwiązywać.

Chciałbym również powiedzieć, że w ostatnim okresie zaczynamy przeprowadzać pierwsze egzaminy na świadectwo maszynisty. W dniu wczorajszym pierwszy taki egzamin na świadectwo maszynisty zdała na symulatorze z pozytywnym wynikiem kobieta. Jesteśmy z tego bardzo zadowoleni. Jesteśmy również zadowoleni z tego, że coraz więcej kobiet chce zostać maszynistkami.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na co najmniej dwa aspekty, które są związane z wdrażaniem ERTMS, a które są bardzo ważne z punktu widzenia krajowej władzy bezpieczeństwa. Jeden aspekt dotyczy tego, że procesy te rzeczywiście są bardzo opóźnione, natomiast bardzo ważną rzeczą – jeśli chcemy w pełni konsumować dobrodziejstwa, które są związane z wdrażaniem ERTMS, a to jest oczywiście podniesienie bezpieczeństwa, przepustowości, to możliwość jazdy z większymi prędkościami, powyżej 160 km/h – jest to, żebyśmy równolegle wyposażali w ETCS suprastrukturę, czyli pojazdy kolejowe.

Jako UTK przeprowadziliśmy ankietę. Odpytywaliśmy przewoźników kolejowych, wszystkich, którzy posiadają pojazdy kolejowe, na ile są zainteresowani tym, żeby wyposażać pojazdy w ETCS. Mogę powiedzieć, że zainteresowanie zwiększało się w sytuacji takiej, kiedy deklarowaliśmy, że będą środki pomocowe, środki finansowe, które pozwolą te inwestycje w dużej mierze sfinansować. Jak to było 85%, to zainteresowanie było zdecydowanie większe, a jak to było 30%, to zainteresowanie było mniejsze. Musimy więc zadbać również o to, aby przewoźnicy kolejowi posiadali odpowiednie finansowe programy pomocowe, żeby infrastruktura ETCS była instalowana na pojazdach, bo inaczej niestety nie osiągniemy nadrzędnego celu, mimo że infrastruktura ta będzie zainstalowana na infrastrukturze kolejowej.

Ostatnia kwestia, na którą chciałbym zwrócić uwagę, jest taka. Nie ukrywam, że z panem ministrem infrastruktury już na ten temat rozmawiałem. Krajowy program wdrażania ERTMS przewiduje, że wyposażymy w ten system ponad 8 tys. km linii do 2050 r., ale chciałbym zwrócić uwagę, że wszystkich linii jest ponad 19 tys. km i nie powinno być tak, że na pozostałych liniach nie będziemy wspomagali żadnych nowoczesnych urządzeń cyfrowych, które wspomagają pracę człowieka. Dlatego mamy taki projekt, koncept i będziemy pana ministra do tego przekonywali, żeby przynajmniej na części pozostałych 11 tys. km linii wprowadzać najniższą wersję ETCS. Najniższa wersja ETCS to jest Limited Supervision. Możemy to robić. Pozwala na to prawo polskie i europejskie. Z całą pewnością wdrożenie systemu Limited Supervision znacznie podniesie bezpieczeństwo również na pozostałych liniach kolejowych, które dzisiaj nie są zakwalifikowane do wdrażania ERTMS. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. W drugiej rundzie jako pierwsza zgłosiła się pani posłanka Barbara Oliwiecka. Bardzo proszę.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Cieszę się, że przy całym negatywnym i pesymistycznym raporcie jest światełko w tunelu. Dziękuję tutaj i panu ministrowi, i członkom zarządu PKP PLK. To jest bardzo ważne.

Spotkałam się z takim zagadnieniem, myślę, że państwo też, że nie wszyscy przewoźnicy widzą korzyści we wdrażaniu systemu ETCS. Argumentują, że jest to kosztowne, że może to obniżać konkurencyjność na przykład w przypadku przewoźników towarowych względem drogowych. Rozumiem, że mamy do czynienia z błędnym kołem, bo opóźnienia we wdrażaniu systemu powodują, że nie mamy dobrych doświadczeń, nie generujemy dobrych doświadczeń albo mamy takie przykłady, że wydano pieniądze, a system nie działa i nie są pod niego podpięte pojazdy. Cała ta amatorszczyzna, o której panowie mówiliście, też oczywiście nie zachęca, chociażby dlatego – spotykam się też z takimi uwagami – że jest bardzo duża ilość uwag krytycznych i dotyczących konieczności aktualizacji systemu.

Wydaje mi się – jeżeli już mamy tu promyk nadziei, nowy początek, co biorę za dobrą monetę – że konieczne jest przekonanie na nowo do tego systemu przewoźników, którzy są bardzo ważnym partnerem we wdrażaniu tego systemu. Musimy sobie powiedzieć, co oczywiście wszyscy wiemy, że jest to kwestia bezpieczeństwa, ale jest to też kwestia korzyści energetycznych, przyspieszenia kolei i podniesienia jej atrakcyjności, i konkurencyjności poprzez zwiększenie przepustowości, jak dobrze rozumiem. Czasami bywałam na konferencjach PKP. Wiem, że są organizowane bardzo techniczne, merytoryczne konferencje.

Moje pytanie natomiast jest takie. Czy w ramach nowego otwarcia planujecie państwo kampanię, szkolenia, konferencje, żeby jeszcze raz spróbować przekonać, zachęcić przewoźników do angażowania się i stworzyć przestrzeń do wyjaśnienia wszystkich wątpliwości i niepokojów, z jakimi mają do czynienia? Jak mówię, potrzeba partnera również po stronie przewoźników może być kluczowa dla wdrażania systemu. Czy w tym zakresie są planowane jakieś działania?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Zgłosił się również pan przewodniczący Stanisław Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Marzeniem w każdym sterowaniu ruchem kolejowym jest przede wszystkim to, żeby była standaryzacja, żeby można było przełączyć to wtyczkami, jak w samochodzie, żeby urządzenia różnych producentów pasowały. Jest to niemożliwe, dlatego pozostaje interfejs. Wrócę do poprzedniego PKP PLK. Oni bali się nie wiadomo czego. Bali się kodów dostępu do interfejsów. Być może trzeba to zrobić ustawowo. Inne kraje mają kody dostępu i później łatwiej jest, jeżeli ktoś robi nadrzędną warstwę ETCS, gdy są kody dostępu. Później łatwiej startuje się w przetargach itp.

Trzeba tutaj powiedzieć, że PKP PLK przez osiem lat nie wygospodarowało sobie żadnego serwisu i każda awaria na linii, gdzie jest Thales czy Bombardier, kończyła się tym, że najbliższy serwis Thalesa był w Berlinie. Wtedy, jeżeli był telefon, co można zobaczyć w dokumentach PKP PLK, jak Pendolino jechało z Gdańska do Warszawy, sygnał w pewnym momencie ginął i otrzymywali informację od serwisu w Berlinie, że należy zresetować komputer i pojechać dalej. Oczywiście to nie jest rozwiązanie sprawy do końca. Bardzo istotne jest to, żeby serwis był na miejscu, żeby przygotować kadrę, żeby kody dostępu można było przekazać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. O głos poprosił jeszcze pan prezes Furgalski. Bardzo proszę.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak, panie przewodniczący. Powiem ciekawostkę do tego, co pani poseł mówiła o kosztach, o tym, żeby przekonywać przewoźników, żeby były konferencje itd. W ubiegłym tygodniu mieliśmy Forum Bezpieczeństwa Kolejowego. Były tam m.in. kwestie związane z systemem ERTMS. Przekonywanie to jedna sprawa, ale druga sprawa jest taka, że na pewno jest potrzeba wsparcia finansowego, zwłaszcza w przewozach towarowych, które mają bardziej pod górkę, jeśli idzie o rynek, niż przewoźnicy pasażerscy. Dużą rzadkością jest to, żeby firma mogła sobie pozwolić na nowy tabor. Oni podawali takie dane.

Jest pytanie o opłacalność. Doposażenie lokomotywy towarowej, jeśli idzie o system ERTMS, to dzisiaj 1 mln euro. Koszt lokomotywy to 4 mld euro. Mówią też jednak, że robią dużo prac manewrowych. Taka lokomotywa musi czasami wjechać na sieć, gdzie jest system ERTMS, a wtedy doposażenie starej lokomotywy do tego, żeby miała taką możliwość, bardzo często, jeśli chodzi o koszty, jest wyższe niż wartość tej lokomotywy. Na pewno chcą, ale trzeba też znaleźć pomoc finansową.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Proszę o udzielenie odpowiedzi. Widzę, że zgłasza się pan prezes Góra. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, bardzo przepraszam. Teraz przypomniałem sobie, że zgłaszał się jeszcze pan poseł Weber, jak rozumiem, z pytaniem, tak że bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, dobrze, że ten raport został wykorzystany w dyskusji o przyszłości, o tym, co dalej z tym projektem. Życzę, żeby założenia, które zostały przedstawione przez członka zarządu PKP PLK, ale i przez obecnego ministra odpowiedzialnego za kolejnictwo, zostały wypełnione.

Słyszeliśmy, z jakimi wyzwaniami borykał się poprzedni zarząd PKP PLK, jeżeli chodzi o kadrę, o fluktuację kadry operacyjno-zarządczej z tego zakresu. Wszyscy wiemy, że pozyskanie specjalistów w zakresie cyfryzacji nie teraz, ale w ostatnich latach naprawdę nie jest prostym zadaniem i naprawdę, z dobrego serca życzymy, aby ten projekt miał nadane nowe tempo prowadzenia. Zależy nam na rozwoju kolei pod każdym

względem. Proszę zauważyć, co dzieje się, jeżeli chodzi o cyfryzację usług kolejowych, która jest prowadzona przez inną spółkę kolejową, PKP Intercity, czyli przez narodowego przewoźnika, który w ciągu bardzo krótkiego czasu na zupełnie inny poziom, na zupełnie inny *level* przeniósł usługi związane z kupnem, rezerwacją biletów i planowaniem podróży koleją. Ten proces, więc postępuje. Tutaj faktycznie były problemy i nikt nie mówi, że ich nie było. Nikt nie pudruje, nikt nie cukruje, nikt tego nie zaciera, nikt tego nie okrywa mgłą.

Jeszcze raz wyrażę swoje stanowisko. Życzymy, aby ten projekt był w przyszłości realizowany. Cieszę się z zapowiedzi, że nie będzie on przerwany i że jest to sprawa na tyle ważna z punktu widzenia bezpieczeństwa i obsługi pasażerów, że będzie kontynuowana. To o przyszłości.

Do przeszłości nie będę wracał. Wychodząc, przekazałem pani poseł Matysiak informację o powodzie nieobecności byłego ministra infrastruktury, obecnie posła, Andrzeja Adamczyka na posiedzeniu tej Komisji. Powód jest zgoła inny niż ten, który wskazywała pani poseł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję. Tak, oczywiście, pan poseł Witek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Tym razem w pełni zgadzam się z moim przedmówcą, tak że, panie pośle, dziękuję za tę ciekawą wypowiedź. Było o ciekawostkach, to przez chwilę mogę powiedzieć, że to, że PKP PLK pozwało NIK, nie jest wyodrębnioną i niestandardową sprawą. Na przestrzeni paru ubiegłych lat pojawiały się już pozwy skierowane do NIK. Nie chcę tych podmiotów wskazywać, ale jest to duża spółka z branży paliwowej albo spółka węglowa. Nie jest to więc znowu tak ekstraordynaryjne zdarzenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję i oddaję głos panu prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Pragnę zwrócić uwagę, że salę mamy do godz. 11:00 i członkowie kolejnej komisji czekają już na swoje posiedzenie, w związku z czym, o ile to możliwe, proszę o zwięzłe wypowiedzi. Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym odnieść się do wypowiedzi pani poseł w sprawie wyposażenia pojazdów kolejowych w ETCS. Chciałbym powiedzieć tak. To już dzisiaj jest obowiązkiem. Obowiązek ten polega na tym, że jeżeli infrastruktura kolejowa jest wyposażona w ETCS, to również nowe pojazdy, które jeżdżą po tej infrastrukturze i które posiadają ETCS, muszą jeździć pod ETCS. Komisja Europejska odpytuje państwa członkowskie, pyta, kiedy nastąpi wyłączenie systemów klasy B, czyli SHP i czuwak, czyli docelowo większość linii kolejowych będzie musiała być wyposażona w ETCS. Z uwagi na to również pojazdy, które będą jeździły po tych liniach kolejowych, też będą musiały być wyposażone w ETCS. Puentując, powiem, że wszystkie linie, które będą posiadały ETCS, i pojazdy, które będą się po nich poruszały, również będą musiały być wyposażone w ETCS.

Teraz chciałbym zwrócić uwagę na dwie ważne kwestie. Trzeba stworzyć narzędzia finansowe, które pomogą tym przewoźnikom wyposażyć pojazdy w ETCS. Oczywiście może być tak, że to będzie dofinansowanie do jakiegoś poziomu, ale chciałbym też zwrócić uwagę, że można w pewien sposób promować wyposażenie pojazdów w ETCS, na przykład obniżając stawki dostępu do infrastruktury kolejowej. Na przykład stawka dostępu do infrastruktury kolejowej dla pojazdu, który jest wyposażony w ETCS, będzie obniżona – w tej chwili strzelam – o 25%. To pozwoli przewoźnikom kolejowym w pewien sposób zrekompensować, zamortyzować środki, które zostały wydatkowane na ten system. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan prezes, bardzo proszę.

Członek Rady Nadzorczej delegowany do pełnienia funkcji członka zarządu PKP PLK S.A. Piotr Kubicki:

W odpowiedzi na pytanie pani poseł mogę pani poseł obiecać, że z punktu widzenia kompleksowego podejścia do szkoleń rzeczywiście jest taka potrzeba. Już to widzę, że na poziomie zarządu PKP PLK i całej firmy plus przewoźników, już nie dzieląc ich na towarowych i osobowych, potrzebne jest takie ciało. Na pewno wykorzystam Radę Polityki IT i tam w tym punkcie będę o tym rozmawiał, aby zostało wypowiedziane holistyczne podejście do całej cyfryzacji kolei. Dziękuję za podpowiedź, na pewno z tego skorzystam.

Odpowiem jeszcze na pytanie pana posła z prezydium. Świat cyfryzacji i sieci krytycznych jest zbudowany tak, że headquartery firm, które dostarczają te systemy, są rozsiane po całym świecie. Tak to już wygląda. Inżynierowie zabezpieczający dany system – tak to nazwijmy – w tym wypadku kolejowy, pracują też w Polsce, natomiast nie wszyscy, bo tego nie da się zrobić. Tak wygląda teraz świat. Niektórzy pracują w Berlinie, a niektórzy pracują w Polsce. Tak to wygląda z punktu widzenia planu ciągłości działania sieci krytycznych, ale jeżeli chodzi o aspekt, do którego odniósł się pan poseł, ci specjaliści pracują w Polsce. Jest to informacja nieprawdziwa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Widzę, że na tym wyczerpaliśmy dyskusję. Zamykam więc dyskusję.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo dziękuję państwu za merytoryczną dyskusję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.